BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I.	GDYNIA, dnia 31 lipca 1932	NR. 19

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor Józef Kunert L. S. C.

TREŚĆ:

DO NASZYCH CZYTELNIKÓW.

W najbliższym czasie referat prasowy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wyda

specjalny numer

„BIULETYNU INFORMACYJNEGO"

w języku

angielskim, niemieckim i francuskim

o Gdyni, Gdańsku, żegludze polskiej, handlu morskim i eksportowo-importowym Polski.

Numer ten rozesłany zostanie do wszystkich Izb Handlowych oraz większych firm morskich, eksportowych i importowych zagranicą i stanowić będzie rodzaj przewodnika informacyjnego o portach polskich oraz o polskim handlu morskim i eksportowym.

W związku z powyższem upraszamy P. T. Czytelników o nadsyłanie materjałów do omawianego numeru specjalnego (w formie artykułów, opisów przedsiębiorstw, ogłoszeń, inseratów etc.), o ile możności w językach obcych, względnie ze wzmianką w jakim języku przesłany materjał ma być wydrukowany.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, jej zakres i program działania, oraz jej zadania w świetle ogólno-gospodarczem Polski.

Mgr. Praw Henryk Krupski, Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Z okazji I-go wielkiego święta narodowego, poświęconego morzu, chciałbym kilka słów nakreślić, obrazujących rolę samorządu gospodarczego w jedynym polskim porcie. Zanim przejdę do powyższego tematu, pragnę zapoznać czytelników z historją rozwoju i organizacji Izby Przemysłowo-Handlowej na Pomorzu, celem uwydatnienia organicznej i gospodarczej spójni, jaka istnieje między morzem a jego bezpośredniem zapleczem. Na terenie Pomorza do roku 1929 istniały 2 okręgi Izbowe: Izba Przemysłowo-Handlowa Toruńska i Grudziądzka; 2 powiaty pomorskie należały do Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy. Nowa ustawa Izbowa i w związku z tem dokonany podział Państwa Polskiego na okręgi Izbowe, stworzyła na Pomorzu w roku 1929 jeden okręg Izbowy, z siedzibą w Grudziądzu. W rok później samorząd gospodarczy pomorski, uznając Gdynię za swą gospodarczą metropolję, uchwalił jednogłośnie przeniesienie siedziby Izby do Gdyni, co następnie przez ówczesnego Pana Ministra Przemysłu i Handlu, obecnego p. premjera Prystora, zostało zadekretowane.

Po rewindykacji ziemi pomorskiej i przejęciu Izby Handlowej niemieckiej w Grudziądzu przez polskie sfery gospodarcze, Izba ze względu, że okręg jej obejmował wybrzeże morskie, zdała sobie sprawę, że jej czołowym programem jest zajęcie się problemem morsko-portowym. Dlatego też od pierwszej chwili istnienia należała do pionierów polskiej idei morskiej. Mimo szczupłych środków budżetowych Izba w roku 1926 powołała do życia ekspozyturę w Gdyni w celu utrzymywania bezpośredniego kontaktu i współdziałania z wszystkimi czynnikami, mającemi za zadanie rozbudowę miasta i portu Gdyni.

Przez przeniesienie siedziby do Gdyni i urządzenie tu centrali pomorskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, w szczególności zaś przez przekształcenie plenum Izbowego,

wyrażające się w wyborze i powołaniu do życia 3-ciej Sekcji Żeglugowo-Portowej, pomorski samorząd gospodarczy zajmuje równorzędne stanowisko z czynnikami decydującemi w porcie naszym, starając się jako reprezentant sfer przemysłowo-handlowych w instytucjach zarządu portu i żeglugi morskiej stanowisko swe utrwalić i wpływy swoje w tej dziedzinie rozszerzać. I tak Izba Przemysłowo-Handlowa Gdyńska reprezentowana jest w Tymczasowej Radzie Portu Gdyńskiego, w Radzie Miejskiej m. Gdyni, w Radzie Interesantów Portu, w Szkole Handlu Morskiego, w Radzie Administracyjnej Chłodni i t. d.

Jakież zasadnicze działania przypadają Izbie, której okręg obejmuje jedyny suwerenny port polski i której siedziba jest w mieście portowem?

Zadania i obowiązki samorządu gospodarczego określa ustawa Izbowa; one dzielą się na poruczony przez Państwo i własny zakres działania. Poruczony zakres działania jest określony poszczególnemi ustawami oraz wydawanemi ad hoc zarządzeniami władz, zalecającemi Izbie spełnienie tych czy innych funkcji. W tym dziale Izba Gdyńska równie z innemi Izbami opinjuje wszelkie projekty ustaw i rozporządzeń, naturalnie zawsze pod specyficznym kątem widzenia uwzględnienia interesów morsko-portowych. Już ta dziedzina wymaga dużej znajomości stosunków gospodarczych w kraju, by je pogodzić z interesami portu i handlu zamorskiego; tutaj niejednokrotnie spotykamy się z trudnościami na terenie ogólno-polskim i nasze postulaty, które częstokroć krzyżują się z interesami ogółu musimy w interesie rozwoju portu i handlu zamorskiego wywalczać, a temsamem spełniamy propagatorską funkcję w kierunku coraz większego przystosowywania przemysłu i handlu rodzimego do naszej polityki morsko-portowej Pozatem poruczone mamy specyficzne czynności przez Rząd jako Izba Portowa, jak np. opinjowanie próśb firm, które posiadają siedzibę w Gdyni, o zwolnienie od państwowego podatku przemysłowego, opinjowanie wszelkich podań o koncesje w porcie, rozpatrywanie i opinjowanie projektów nowych lub zmian dotychczasowych zarządzeń władz portowych w dziedzinie celnej, ruchu w porcie, opłat kolejowych, utrzymanie zakładów badania i kontroli eksportu artykułów standaryzowanych itd.

Daleko poważniejsze zadania wpływają dla Izby z własnego zakresu działania. Zadania te noszą charakter prac nowych nienapotykanych dotychczas w praktyce istniejących organizacji w Polsce i wymagają z tego tytułu specjalnej uwagi, ostrożności, przygotowania fachowego, jakoteż źródłowego badania poszczególnych problemów. Jest to praca nad stworzeniem nowej struktury życia gospodarczego, nowych dróg i orjentacji dla naszej ekspansji gospodarczej; jest to walka o budzenie nowych poglądów na rolę i zadania życia gospodarczego kraju i o zdobywanie sentymentu dla rzeczy nieznanych dotychczas w tradycji narodu, a jednak stanowiących jedyny jego warunek rozwoju gospodarczego, a nawet utrwalenia bytu państwowego.

Z tych zagadnień wysuwa się na czoło propaganda dla polskiej idei morskiej, wywoływanie zainteresowania możliwościami drogi morskiej dla naszego handlu, tak w imporcie jak i w eksporcie, skupianie inicjatywy polskiej przy rozbudowie miasta i portu Gdyni i opanowywanie przez nas handlu zamorskiego. Ta praca wymaga badania takich zagadnień jak linje regularne, wolnocłowa strefa, finasowanie handlu zamorskiego, ustalanie uzansów w porcie i szerzenie znajomości tych rzeczy w zainteresowanych sferach gospodarczych kraju.

Następną funkcją własnego zakresu działania Izby Gdyńskiej, o wybitnym charakterze ogólno-polskim, jest pełnienie służby informacyjnej o porcie, jego rozwoju, możliwościach handlowych i korzyściach, płynących z posługiwania się tym portem wobec kraju i zagranicy. Ten dział pracy w młodym porcie, który chce się spopularyzować w świecie handlowym i który ma być potężnym bastjonem naszej tężyzny gospodarczej, a który równocześnie walczyć musi z zorganizowaną i doświadczoną, a zarazem bezwzględną konkurencją portów obcych, zwłaszcza niemieckich, uważać należy za pierwszorzędne zadanie w kierunku właściwego nastawienia życia gospodarczego Polski na jej jedyny suwerenny port. Od konsekwentnego i celowego spełniania tej pracy zależy stworzenie racjonalnych form rozwojowych gospodarki narodowej.

Trzeci dział pracy Izby Gdyńskiej, wykonywanej w interesie całego gospodarstwa narodowego, stanowi bezpośrednia obserwacja i regulowanie warunków pracy i funkcyj portu gdyńskiego. Drogą badania przeszkód i trudności napotykanych w pracy portu tak przy wyładunku i załadowywaniu, dowozie i odwozie, przechowywaniu towarów w składach portowych, jakoteż wreszcie przy obsłudze tych manipulacyj przez czynniki urzędowe, firmy i organizacje, zdobywa Izba podstawy i materjał do poprawy błędów organizacyjnych i funkcjonalnych w ustroju portu.

Poza tem ogólnem spełnieniem swoich obowiązków własnego zakresu działania, ciąży także na Izbie Gdyńskiej obowiązek zainicjowania i uruchomienia całego szeregu urządzeń w interesie sprawnego działania aparatu handlowego w porcie. Mam tu na myśli stanowienie i zaprzysięganie rzeczoznawców portowych, których dzisiaj posiadamy 21 i to dla następujących funkcji: rzeczoznawców dla wagi, miary i ilości towarów, dla hawarji okrętowych, dla drzewa, rzeczoznawcę dla spraw żeglugi i ładunków okrętowych, dla masła i chemika handlowego, od uszkodzeń maszyn motorów i urządzeń fabrycznych, dla jaj kurzych, dla blachy (żelazna, stalowa, cynkowa i miedziana), dla towarów chemicznych, dla oceny wartości statków i amortyzacji, dla gotowych towarów włókienniczych (z bawełny, wełny owczej, lnu i juty), dla ryb morskich i konserw rybnych, dla ziemiopłodów i nasion. W najbliższym czasie pragniemy zorganizować kolegjum rzeczoznawców portowych, któreby mogło dokonywać arbitraży tak koniecznych w handlu międzynarodowym, arbitraży takich, któreby cieszyły się bezwzględnem uznaniem zagranicy; pragniemy wyszkolić ludzi dla przeprowadzenia dyspaszu, wymagającego fachowego znawstwa prawa morskiego i międzynarodowego.

Żeby jeszcze umysłowić czytelnikom rolę, jaką Izba Gdyńska spełnia w porcie w interesie ogólno-gospodarczym, to przykładowo przytoczę następujące sprawy:

W służbie popierania eksportu drogą morską, Izba nietylko ma możność obserwowania eksportu całego szeregu produktów jak węgla, przemysłu żelaznego konfekcyjnego, drzewa, wytworów drzewnych, jaj, masła, bekonów, drobiu, ziemniaków, zboża, warzyw itd., ale także usprawniania funkcjonowania apraatu portowego, likwidowania zatargów między stronami, usprawniania odprawy celnej itd., co przyczynia się do usuwania wielu przeszkód w eksporcie tych artykułów. Ta codzienna i mozolna praca naszej Izby daje konkretne i pożyteczne rezultaty dla całego kraju, pomijając pracę w organizacji własnego okręgu.

Tak jak w eksporcie, tak i w imporcie rozwija Izba Gdyńska pożyteczną działalność; wspomnę tu o zabiegach naszych w celu skierowania importu surowców włókienniczych jak bawełna, wełna, juta na Gdynię; wspomnę tu o organizacji importu towarów kolonjalnych, owoców południowych, inicjatywie w urządzaniu magazynów warrantowych, hal aukcyjnych itp. Równie ważną dziedzinę w dziale importu stanowi import drogą morską świeżej ryby, śledzi solonych. Izba Przemysłowo-Handlowa i w tej dziedzinie intensywnie pracuje w celu umożliwienia istniejącemu przemysłowi przetwórczemu korzystania z urządzeń chłodniczych w Gdyni, jak też podejmuje inicjatywę dla stworzenia przemysłu przetwórczego rybnego w porcie gdyńskim, jako naturalnej siedziby tego rodzaju przedsiębiorstwa.

Jeżeli do tego dodamy cały szereg zagadnień, do których opinjowania, ingerowania i stawiania wniosków jest powołana Izba Gdyńska, a to w odniesieniu do taryf kolejowych i dostosowania ich do potrzeb portu, do polityki celnej, w szczególności w stanowieniu ceł preferencyjnych morskich, do rozbudowy floty handlowej polskiej przez stworzenie własnych linji regularnych, do polityki Rządu odnośnie wydzierżawiania nadbrzeży dla uruchomienia przemysłu portowego, do wytworzenia w Gdyni handlu shipchandlerskiego, a wreszcie do wykonywania pewnej kontroli nad przedsiębiorstwami przemysłowo-handlowemi, pracującemi w porcie, aby one przez pewne uprzywilejowane stanowisko nie stwarzały monopoli faktycznych, szkodliwych dla gospodarstwa narodowego, to prace te jeszcze bardziej uwypuklają doniosłą rolę gdyńskiego samorządu gospodarczego.

W końcu nie mogę pominąć milczeniem trudności, jakie ma do zwalczania Izba, która reprezentuje interesy gospodarcze na tak eksponowanej placówce, jaką jest Gdynia, w związku z ustosunkowaniem się do sąsiedniego portu gdańskiego. Zadaniem Izby jest niewątpliwie usuwanie pewnych zadrażnień i regulowanie gospodarczego oddziaływania tych dwóch portów na siebie wogóle, stworzenie pewnych wytycznych, któreby już przy kładzeniu fundamentów pod polską politykę morsko-portową o ile możności tak były nastawiane, by na tej kanwie przyszłości z pożytkiem dla kraju mogły się rozwijać.

W tym krótkim szkicu postarałem się czytelnikowi dać obraz działalności instytucji, która w Polsce jako nowa organizacja nie jest bliżej ogółowi znana. Izby Przemysłowo-Handlowe zagranicą są instytucjami, do których każdy zainteresowany odnosi się z całem i pełnem zaufaniem, widząc w tej instytucji własnego syndyka, własnego objektywnego doradcę, który zawsze i w każdej chwili myśli i działa przedewszystkiem kategorjami handlowemi i gospodarczemi. Tą działalność chce w pierwszym rzędzie Izba Gdyńska spełnić, jako Izba, mająca siedzibę u wylotu Polski na szeroki świat, jako Izba, utrzymująca kontakt żywy z bratniemi organizacjami zagra-

nicznemi, jako instytucja, informująca żywo i bezpośrednio klijentów krajowych i zagranicznych.

Liga Morska i Kolonjalna, organizując Święto Morza, ułatwiła Izbie Gdyńskiej jej służbę propagandową w bardzo dużej mierze, w szczególności święto to pogłębi i dorzuci dalszy poważny budulec do wzniesienia gmachu zainteresowania nietylko ideowego, ale i materjalnego w jedynym porcie Rzeczypospolitej, za co Izba Lidze składa przy tej sposobności szczere podziękowanie i prosi o dalszą współpracę.

Hieronim Merdas, zaprzys. rewizor ksiąg.

DLACZEGO SPRZEDAWAĆ ZE STRATĄ?

Wbrew ogólnemu przyjętemu mniemaniu, nie jest koniecznością życiową, aby przedsiębiorstwo koniecznie z roku na rok, powiększało swoje obroty. O ile przedsiębiorstwo wykazuje rok rocznie zysk w tej samej wysokości, to nie stanowi to objawu ujemnego, jak również powiększenie obrotów nie stanowi jeszcze o postępie przedsiębiorstwa. Dążąc bowiem stale do piększenia obrotów, powiększamy nasze urządzenia produkcyjne, stwarzamy nadprodukcję, zwiększamy konkurencję i oczywiście powiększamy koszty związane ze zbytem, wpadając w ten sposób w błędne koło.

Jaki obrót jest właściwy?

W dziedzinie produkcji już od długiego czasu znane jest prawo, że przy pewnej ilości wyprodukowanego towaru, ponosi przedsiębiorstwo najniższy koszt własny. To samo prawo obowiązuje i zbyt, przyczem wysokość obrotu zależna jest od właściwości danej branży. Przy właściwym obrocie stanowić będą koszty zbytu najniższą, zysk zaś najwyższą stopę.

Niejednokrotnie już, właśnie za wysokie koszty zbytu, powodowały zmniejszenie zysków wzgl. straty. Przedsiębiorstwa pragnące za wszelką cenę sprzedać wyroby swej masowej produkcji, zmuszone są szukać daleko oddalonych rynków zbytu, dawać specjalne rabaty, posługiwać się drogą reklamy i t. d.

Rozwiązanie kwestji w danym wypadku leży w obniżeniu kosztów zbytu. Dlatego zdarzały się wypadki, że niejedne przedsiębiorstwa obniżały obroty, aby osiągnąć wyższe zyski, przyczem częściowo zmniejszano i różnorodność produkowanych wzgl. handlowanych artykułów.

Miarę dla każdego przedsiębiorstwa stanowi zysk a nie obrót.

Dlatego należy obrót utrzymywać we właściwych naturalnych rozmiarach, i nie pomniejszać zysków przez gwałtowne powiększanie obrotów, które w związku z wysokiemi kosztami zbytu, pochłaniają nadwyżkżi osiągnięte przez normalny obrót.

Koszty zbytu.

Analiza rynku jest koniecznością dla polepszenia warunków zbytu, nie mniej ważnym czynnikiem jest jednak analiza kosztów, aby stwierdzić, które części obrotu przynoszą zyski. Zwykła specyfikacja kosztów sprzedaży jest znana, jednakże tego rodzaju specyfikacja nie daje jeszcze żadnych podstaw do właściwej kalkulacji.

Należy natomiast wiedzieć, które dostawy powodują za wysokie koszty, w jakiej wysokości winny być odnośne koszty utrzymane i jak oraz gdzie, można przy uwzględnieniu wszelkich okoliczności, sprzedawać z najlepszym wynikiem.

Nie wchodząc w tym wypadku w to, czy pewne przedsiębiorstwo sprzedaje swoje wyroby wzgl. towary hurtownikom lub detalistom wzgl. drobnym odbiorcom, można jednakże zawsze przyjąć, że część swoich odbiorców obsługuje z stratą.

Wobec tego należy się zastanowić, **jakie dostawy przynoszą zyski.** Np. pewne przedsiębiorstwo hurtowej sprzedaży wykazywało stały spadek zysków, aczkolwiek poszczególne koszty procentualnie obracały się w uzasadnionych granicach i sprzedaż zorganizowana była we właściwy sposób. Przy bliższem zbadaniu sprawy, okazało się, że przedsiębiorstwo ponosi zbyt wysokie koszty, z powodu obsługiwania za dużej ilości drobnych odbiorców.

Przystąpiono zatem do szczegółowej analizy obrotów, sporządzając statystykę wykonanych w ciągu roku zamówień według pewnych grup, jak również stwierdzono odnośne koszty zbytu, odnoszące się do poszczególnych grup.

Otrzymano następujący obrót roczny:

dla 35%	drobnych	odbiorców	poniżej 100 zł.
„ 18%	„	„	od 100— 200 zł.
„ 12%	„	„	od 200— 300 zł.
„ 10%	„	„	od 300— 500 zł.
„ 14%	„	„	od 500—1000 zł.
„ 11%	„	„	powyżej 1000 zł.

przyczem grupa odbiorców, która w ciągu roku zakupiła poniżej zł. 100 stanowiła 35% ogółu odbiorców, a zakupiła towarów tylko wartości 3,7% ogólnego obrotu. Ogólne koszty zbytu w danej grupie wynosiły natomiast 88% wartości faktur. Wziąwszy jeszcze pod uwagę odnośny procent kosztów ogólnej administracji, dochodzimy do ciekawych wyników.

Koszty zbytu dla pozostałych grup wynosiły:

dla grupy	% sumy rachunku
100— 200	35
200— 300	16
300— 500	10
500—1000	5,5
powyżej 1000	2,2.

Średnie bezpośrednie koszty dla całego obrotu wynosiły 9,5%, co odpowiada grupie od 300—500 rocznego obrotu.

W praktyce zasadniczo ustala się tylko jeden czynnik dla całego obrotu, co jednakże kryje w sobie grubą omyłkę.

Na mocy takiej analizy zaniechano obsługiwania odbiorców, którzy w ciągu roku zakupili poniżej zł. 300,— ogólne koszty zbytu spa-

dły do 43—4% czyli o połowę, zaś ogólny obrót spadł o 23%, jednakże strata zamieniła się w zysk.

Powyższy przykład niewłaściwych obrotów oparty został na zbyt licznej drobnej klijenteli. Skutki tego rodzaju mogą również powstać, o ile odbiorcy dzielą swoje zlecenia pomiędzy kilku dostawców. W takim wypadku zaleca się zaprowadzić roczne rabaty, zależne od ilości odebranego towaru, celem spowodowania odbiorców do czynienia zakupów w jednem źródle.

Zapewne każde duże przedsiębiorstwo pracuje z zyskiem, jednakże zyski te mogłyby być większe, gdyby nie sprzedawano części towarów ze stratą, co niestety bardzo często ma miejsce.

Analiza kosztów zbytu ma za zadanie wykazać, gdzie i jak powstają zyski i straty. Sposób analizy zależny jest od właściwości przedsiębiorstwa.

W każdym bądź razie, zasadą zdrowej polityki sprzedaży jest osiągnięcie zysku, a nie zdobywanie rekordowych cyfr obrotu.

Z IZBY

PLENARNE ZEBRANIE SEKCJI HANDLOWEJ.

Dnia 18 lipca br. odbyło się w Grudziądzu, w lokalu Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, III. zwyczajne plenarne zebranie Sekcji Handlowej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. T. Marchlewskiego. Obecni na zebraniu byli p. Wiceprezes Izby Dr. W. Smoleń, p. Dyrektor Izby H. Krupski oraz pp. Radcowie Izby: Adamczewski, Długoński, Hamerski, Januszkiewicz, Meinhard, Olejniczak, Pardon, Penkalla, Sierszeński i Tkaczyk.

Porządek dzienny obejmował następujące punkty:

1. Obecna sytuacja handlu, zorjentowanie się w środkach zapobiegawczych i ewentualne dalsze wnioski, mające na celu opanowanie przez handel chwilowych trudności (ref. T. Marchlewski).
2. Dyskusja.
3. Sprawa utrzymania Przedstawicielstw w Toruniu i Grudziądzu oraz współdziałanie kupiectwa z temi przedstawicielstwami.
4. Projekt scalenia podatku obrotowego.
5. Sprawa reprezentacji Sekcji Handlowej w poszczególnych komisjach izbowych.
6. Projekt nowelizacji art. 61 polskiego prawa przemysłowego.
7. Wolne głosy i wnioski.

P. Wiceprezes Marchlewski, Przewodniczący Sekcji Handlowej zagaił posiedzenie o godz. 16,20, przystępując następnie do punktu pierwszego porządku obrad. Pan Wiceprezes podkreślił znaczenie Sekcji Handlowej dla handlu pomorskiego, jako tego rzecznika, który jest powołany do obrony postulatów pomorskich sfer handlowych, opinjowania środków zaradczych, jak i do czuwania nad utrzymaniem zagrożonych placówek handlowych, które z bardzo małemi wyjątkami, ucierpiały silnie z powodu kryzysu. Pan Przewodniczący wskazał na zabiegi w komisji, mającej na celu doraźną pomoc dla handlu, które mimo życzliwego ustosunkowania się p. Ministra Przemysłu i Handlu oraz uzgodnienia konkretnych postulatów, tak pożądanych przez kupiectwo, rezultatów dotychczas niestety nie dały.

Ostatnio wielki niepokój w szeregach koncesjonarjuszy wywołała zapowiedź wypowiedzenia na terenie województwa pomorskiego szeregu koncesyj, których liczba przewyższa ustawą przewidzianą ilość warsztatów pracy. Tembardziej, iż Izba Skarbowa w Grudziądzu zapewniała uprzednio, że sprawa koncesyj dla Pomorza jest załatwiona i nie egzystuje, gdyż kontyngent pomorski nie jest przekroczony. Okazało się jednakże, że ustawa antyalkoholowa określa ściśle wewnętrzny stosunek koncesyj wyszynkowych do sprzedaży butelkowych i tu wyszło na jaw, że na Pomorzu jest 200 wyszynków za

dużo. Ministerstwo Skarbu zarządziło więc, pod naciskiem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, zlikwidowanie tych 200 wyszynków. Redukcja ta w chwili obecnej byłaby poprostu klęską. Pan Przewodniczący zwrócił również uwagę, iż w celu zwiększenia obrotów wyrobów monopolowych należałoby dążyć do obniżenia cen tych wyrobów, gdyż ceny ich sztucznie podtrzymywane na wysokim poziomie nie liczą się z rzeczywistością gospodarczą. Obecnie projektuje się jedynie zniżkę cen na denaturat, chcąc w ten sposób zwiększyć jego zapotrzebowanie w gospodarstwach domowych, gdzie miałby on zastąpić gaz. Takie załatwienie sprawy nie jest przekonywujące i jeżeli chodzi o ziemie zachodnie to z pewnością chybi celu.

Poruszono również sprawę zbyt wygórowanej taryfy kolejowej i pocztowej, które jako nieodpowiadające istotnym możliwościom życiowym są zbytniem obciążeniem życia gospodarczego.

Sprawa kredytów, tylekrotnie omawiana, nie wychodzi jednakże z poza ram projektów, przyczem sfery kupieckie odczuwają silnie zbyt wysoką stopę dyskontową, stosowaną przez banki.

Świadczenia socjalne są również przez zubożały handel nie do zniesienia. Próby reform napotykają tu jednakże na stanowczą odmowę sfer rządowych, chociaż Rząd rozesłał projekt nowelizacji ustawy ubezpieczeniowej do zaopinjowania sferom gospodarczym.

Przedstawione bolączki ujął p. Przewodniczący w trzy zagadnienia: 1. sprawa stopy dyskontowej, 2. sprawa taryfy kolejowej i pocztowej, 3. sprawa koncesyj. Zebranie przyjęło wysunięte przez Przewodniczącego wnioski i uchwaliło wysłać depeszę do p. Ministra Skarbu Piłsudskiego z prośbą o zarządzenie wstrzymania odbioru koncesji.

Po wyczerpaniu 1 i 2 punktu porządku dziennego omówiono sprawy przedstawicielstw Izby w Grudziądzu i Toruniu.

Następnie do punktu 4-go zebranie powzięło następujące uchwały:

a) postanowiono zwrócić kupiectwu uwagę na ważność prowadzenia kontroli nad już zapłaconemi scalonemi podatkami obrotowemi, aby je potrącić od nieuiszczonych.
b) dążyć przez Izbę Przemysłowo-Handlową do dalszej rozbudowy scalonego podatku obrotowego.

Do punktu 5-go porządku dziennego uchwalono poczynić kroki celem ożywienia akcji komisyj izbowych oraz wystosować zaproszenia o ewentualną ochotniczą współpracę w komisjach wedle własnego wyboru.

W sprawie projektu nowelizacji art. 61 polskiego prawa przemysłowego uchwalono następujący projekt nowelizacji:

„Targi małe odbywają się stosownie do potrzeb miejscowych. Obrót targowy na nich ogranicza się do płodów surowych przyrody, zwierząt domowych z wyłączeniem większych zwierząt (jak koni, krów, wołów) i do świeżych artykułów żywnościowych krajowej produkcji. Spis świeżych artykułów żywnościowych ustala w miarę potrzeby Minister Przemysłu i Handlu po wysłuchaniu opinji Izb Przemysłowo-Handlowych.

Na wniosek właściwej Izby Przemysłowo-Handlowej władza przemysłowa I. instancji ustala, jakie jeszcze przedmioty oprócz wyżej określonych z uwagi na zwyczaje i potrzeby miejscowe uważać należy jako przedmioty obrotu targowego na danym targu małym".

W wolnych wnioskach postanowiono rozpocząć akcję przez Izbę Przemysłowo-Handlową, za zniżeniem cen wytworów monopolowych oraz za obniżeniem stopy dyskontowej banków do normy nieprzewyższającej ponad 2% stopę dyskontową Banku Polskiego.

W zakończeniu przyjęto wniosek, aby Izba Przemysłowo-Handlowa podjęła się wyjaśnienia i odpowiedniego naświetlenia stosunku sfer gospodarczych do Wolnego Miasta Gdańska. Obecna akcja bojkotu w zasadzie nawet słuszna i zrozumiała, jest haotycznie i bezplanowo ujęta, przez co może więcej Polsce zaszkodzić aniżeli przynieść korzyści. Wywołuje się wrażenie, że nam na Gdańsku nie zależy i zamierzamy wycofać nasze interesy z tamtąd. Taki punkt widzenia jest ogromnie niebezpieczny, ze względu na sugerowanie nam przez naszych wrogów rezygnacji z Gdańska i agitacji za przyłączeniem Gdańska do Rzeszy Niemieckiej. Natomiast interesy gospodarcze Polski wskazują na konieczność utrzymania i wzmocnienia wpływów polskich w Gdańsku. Dlatego należałoby nadal utrzymywać stosunki z temi sferami gdańskiemi, które odnoszą się lojalnie do Polski, a bojkotować tylko te, które pod hałami separacyjnemi lub rewizjonistycznemi występują przeciwko nam wrogo. Społeczeństwo polskie nie orjentuje się naogół w tem dość delikatnem zagadnieniu i dlatego konieczne jest tu wyjaśnienie ze strony Izby Przemysłowo-Handlowej.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

ZMIANY W OGÓLNYM PLANIE ZABUDOWANIA MIASTA GDYNI.

W nr. 14 Pomorskiego Dziennika Wojewódzkiego z dnia 1. VII. 1932 r. opublikowane zostało ogłoszenie Komisarza Rządu w Gdyni z dnia 16. VI. 1932 r. o przystąpieniu do opracowania zmian w ogólnym planie zabudowania miasta Gdyni, którego treść podajemy:

Na podstawie uchwały Rady Miejskiej z dnia 31 maja 1932 r. oraz art. 34 w łączności z art. 21 i 29 oraz art. 25 i 26 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 202) podaję do publicznej wiadomości, o przystąpieniu do opracowania zmian w ogólnym planie zabudowania miasta Gdyni, zatwierdzonym przez Ministerstwo Robót Publicznych pismem z dnia 7 listopada 1931 r., Nr. VII. reg. 404/31.

Przedmiotem opracowania zmian będzie:

1. Teren ograniczony od północy ulicą 10 Lutego, od wschodu ul. Świętojańską aż do św. Jana, od zachodu Szosą Gdańską do przejazdu kolejowego przy ul. Podjazdowej.
2. Teren ograniczony od północy Skwerem Kościuszki, od wschodu morzem Bałtyckiem, od południa projektowaną ulicą, prowadzącą od hotelu Polska Riviera u podnóża Kamiennej Góry do ul. Świętojańskiej, od zachodu ul. Świętojańską.
3. Teren przewidziany na park, oznaczony w zatwierdzonym planie zabudowania literami S. T. O. W. a położony na Kamiennej Górze.
4. Teren przy dworcu kolejowym, oznaczony literami K, L, M, a położony między ul. Podjazdową, a stacją towarową.
5. Teren leżący w przedłużeniu Al. Wolności na wschód, między ul. Portową i ul. Waszyngtona, w granicach linji regulacyjnej Al. Wolności.
6. Teren tak zwany Chylońskie działki leśne, położony na zachód od torów kolejowych między ulicami Leśną i Witomińską.

Osoby zainteresowane mogą zaznajomić się z treścią planu zabudowania od dnia 1 lipca 1932 r. w pokoju Nr. 8 Komisarjatu Rządu w Gdyni, ul. Świętojańska.

Do dnia 15 sierpnia 1932 r. mogą być przez zainteresowane osoby zgłaszane wnioski, dotyczące zabudowania wymienionych w niniejszem ogłoszeniu terenów.

W SPRAWIE RYNKU PRZY UL. 10 LUTEGO W GDYNI.

Na ostatniem plenarnem zebraniu Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni uchwalono między innemi rezolucję, w której tutejsze sfery kupieckie domagają się ostatecznego załatwienia sprawy „wiecznego targowiska" przy ul. 10 Lutego.

Izba Przemysłowo-Handlowa popiera stanowisko tutejszych kupców w tej sprawie, sądząc, że z chwilą wybudowania hal targowych, sprawa organizacji handlu targowego w Gdyni, a zwłaszcza artykułami spożywczemi, zostanie ostatecznie uregulowaną.

O ile obecne targowisko ma przedstawiać targi t. zw. małe, jakie odbywają się w innych miastach, to sprzedaż na nich ograniczać się powinna przedewszystkiem wyłącznie do świeżych artykułów spożywczych.

DWORZEC DLA RUCHU TRANZYTOWEGO.

Urząd Morski przystępuje w czasie najbliższym do budowy magazynu tranzytowego i dworca osobowego, przeznaczonego do obsługi zamorskiego i emigracyjnego ruchu pasażerskiego. Dworzec i magazyn tranzytowy pomieszczone będą w jednym budynku, który stanie na molo pasażerskiem przy Nabrzeżu Francuskiem, w pobliżu Kapitanatu Portu. Długość całego budynku wyniesie 149,5 m., szerokość 36,6 m. Z ogólnej długości 29,5 m. przeznaczone będą na halę pasażerską, wyposażoną w szereg urządzeń i pomieszczeń.

NOWA PLACÓWKA HANDLOWA.

W Gdyni powstało nowe przedsiębiorstwo pod firmą „Nadbałtyckie Towarzystwo Handlowe", Sp. z o. o., mieszczące się przy ul. Świętojańskiej w domu p. Budyna.

W dziale handlowym przedsiębiorstwo prowadzi hurt na rachunek własny, komis i przedstawicielstwa handlowe, w dziale zaś ekspedytorskim załatwia wszelkie czynności, wchodzące w zakres ekspedytorstwa, jak przeładunek, magazynowanie, clenie itp.

Nowopowstała placówka handlowa będzie miała możność przyczynić się do rozwoju handlowego Gdyni, w czem życzymy jej jaknajpomyślniejszych rezultatów.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallin — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Poseidon — 2. VIII. z Gdyni — 6. VIII. z Gdańska
S/S Cieszyn — 9. VIII. z Gdyni — 13. VIII. z Gdańska
S/S Poseidon — 16. VIII. z Gdyni — 20. VIII. z Gdańska
S/S Śląsk — 23. VIII. z Gdyni — 27. VIII. z Gdańska

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Tczew — 2. VIII. z Gdyni — 5. VIII. z Gdańska
S/S Śląsk — 9. VIII. z Gdyni — 12. VIII. z Gdańska
S/S Tczew — 16. VIII. z Gdyni — 19. VIII. z Gdańska
S/S Cieszyn — 23. VIII. z Gdyni — 26. VIII. z Gdańska

Uwaga: S/S Śląsk i Poseidon przyjmują pasażerów do Tallinna, Helsingforsu, Rotterdamu i z powrotem.
Notice: S/S Śląsk and S/S Poseidon take passengers to and from Tallin, Helsingfors, Rotterdam.

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Phaedra — 4. VIII. z Gdyni — 6. VIII. z Gdańska
S/S Juno — 8. VIII. z Gdyni — 10. VIII. z Gdańska
S/S Forelle — 11. VIII. z Gdyni — 13. VIII. z Gdańska
S/S Theseus — 15. VIII. z Gdyni — 17. VIII. z Gdańska
S/S Leda — 18. VIII z Gdyni — 20. VIII. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Śląsk — 9. VIII. z Gdyni — 12. VIII. z Gdańska
S/S Cieszyn — 23. VIII. z Gdyni — 26. VIII. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Forelle — 11. VIII. z Gdyni — 13. VIII. z Gdańska
S/S Ibis — 22. VIII. z Gdyni — 24. VIII. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Sylt — 2. VIII z Gdyni — 6. VIII. z Gdańska
S/S Rival — 6. VIII. z Gdyni — 10. VIII. z Gdańska
S/S Brake — 9. VIII. z Gdyni — 13. VIII. z Gdańska
S/S Hinrich — 13. VIII. z Gdyni — 17. VIII. z Gdańska
S/S Carsten Russ — 16. VIII. z Gdyni — 20. VIII. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Fortuna — 1. VIII. z Gdyni — 6. VIII. z Gdańska
S/S Najade — 8. VIII. z Gdyni — 13. VIII. z Gdańska
S/S Mercur — 15. VIII. z Gdyni — 20. VIII. z Gdańska
S/S Fortuna — 22. VIII. z Gdyni — 27. VIII. z Gdańska

Do Londynu — London

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Warszawa — 17. VIII. z Gdańska — 18. VIII. z Gdyni
S/S Warszawa — 31. VIII. z Gdańska — 1. IX. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

S/S Baltonia — 9. VIII. z Gdańska — 11. VIII. z Gdyni
S/S Baltonia — 23. VIII. z Gdańska — 25. VIII. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Lwów — 3. VIII. z Gdańska — 4. VIII. z Gdyni
S/S Lublin — 10. VIII. z Gdańska — 11. VIII. z Gdyni
S/S Lwów — 17. VIII. z Gdańska — 18. VIII. z Gdyni
S/S Lublin — 24. VIII. z Gdańska — 25. VIII. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

F. G. Reinhold Ltd.

Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni
Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich — French Ports — Dunkierka (Dunkirk) Havre — Bordeaux)

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Seine — około-about 9. VIII. z Gdańska
S/S Tiber — około-about 23. VIII. z Gdańska
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for France about every 8—10 days.

Do Kopenhagi —(Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

M/S Vistula — około-about 4. VIII. z Gdańska
S/S J. C. Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East-Norway Ports

Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Biri — 1. VIII. z Gdańska — 5. VIII. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Morocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Lisboa — ca 8. VIII. z Gdańska

Do Algieru—Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego.
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Hemland — 25. VIII. z Gdyni — 26. VIII. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line
S/S Scanstates — 11. VIII. z Gdyni do Nowego Jorku i Filadelfji.

Uwaga: Statki „American Scantic Line" przyjmują towary i pasażerów do i z portów atlantyckich Stanów Zjednoczonych Am. Półn.
Notice: Regular freight, mail and passenger service from U. S. A. Atlantic Ports to Scandinavian and Baltic Ports.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig
Schiffsabfahrten nach Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line
Z Nowego Yorku — S/S Scanmail — 18. VIII. do Kopenhagi i Gdyni

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive Gdynia:
S/S Scanpenn — 13. VIII.
S/S Scanmail — 2. IX.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia.

z Hamburga — S/S Rival — 3. VIII. — przyjazd do Gdyni 6. VIII.
z Hamburga — S/S Brake — 6. VIII. — przyjazd do Gdyni 9. VIII.
z Hamburga — S/S Hinrich — 10. VIII. — przyjazd do Gdyni 13. VIII.
z Hamburga — S/S Carsten Russ — 13. VIII. przyjazd do Gdyni 16. VIII.

Brema — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia.

z Bremy — S/S Najade — 3. VIII. — przyjazd do Gdyni 8. VIII.
z Bremy — S/S Mercur — 10. VIII. — przyjazd do Gdyni 15. VIII.
z Bremy — S/S Fortuna — 17. VIII. — przyjazd do Gdyni 22. VIII.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — S/S Cieszyn — 5. VIII.
z Rotterdamu — S/S Tczew — 12. VIII.
z Rotterdamu — S/S Śląsk — 19. VIII.
z Rotterdamu — S/S Tczew — 26. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — S/S Juno — 2. VIII. — przyjazd do Gdyni 8. VIII.
z Rotterdamu — S/S Forelle — 6. VIII. — przyjazd do Gdyni 13. VIII.
z Rotterdamu — S/S Theseus — 9. VIII. — przyjazd do Gdyni 15. VIII.
z Rotterdamu — S/S Leda — 13. VIII. — przyjazd do Gdyni 18. VIII.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — S/S Śląsk — 17. VIII.
z Antwerpji — S/S Cieszyn — 31. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — S/S Forelle — 4. VIII. przyjazd do Gdyni 11. VIII.
z Antwerpji — S/S Ibis — 13. VIII. przyjazd do Gdyni 22. VIII.
z Antwerpji — S/S Forelle — 25. VIII. przyjazd do Gdyni 1. IX.
z Antwerpji — S/S Ibis — 3. IX. przyjazd do Gdyni 12. IX.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — S/S Warszawa — 11. VIII.
z Londynu — S/S Warszawa — 25. VIII.
z Londynu — S/S Warszawa — 8. IX.
z Londynu — S/S Warszawa — 22. IX.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
S/S Baltonia — 8. VIII.	S/S Baltonia — 9. VIII.
S/S Baltonia — 22. VIII.	S/S Baltonia — 23. VIII.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull — S/S Lublin — 4. VIII.
z Hull — S/S Lwów — 11. VIII.
z Hull — S/S Lublin — 18. VIII.
z Hull — S/S Lwów — 25. VIII.

Tallinn — Wyborg — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk
Tallinn (Reval) — Viborg — Helsingfors — Gdynia — Danzig

„Żegluga Polska" S. A. — Finska Angfartygs A. B.

z Tallinna from Tallinn	z Wyborga from Viborg	z Helsingforsu from Helsingfors
S/S Śląsk 2. VIII.	S/S Śląsk 4. VIII.	S/S Śląsk 6. VIII.
S/S Poseidon 9. VIII.		S/S Poseidon 13. VIII.
S/S Cieszyn 16. VIII.	S/S Cieszyn 18. VIII.	S/S Cieszyn 20. VIII.
S/S Poseidon 23. VIII.		S/S Poseidon 27. VIII.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux — La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
S/S Tiber — około/about 8/9. VIII.	S/S Tiber — około/bout 13/15. VIII.
S/S Skjold — około/about 22/23. VIII.	S/S Skjold — około/about 27/29. VIII.

Manchester — Liverpol — Swansea — Gdańsk (Danzig)

F. G. Reinhold Ltd.

ładuje — loads at Manchester około—about	ładuje — loads at Liverpool około—about	ładuje — loads at Swansea około—about
S/S Svanholm — 25/26. VII.	S/S Svanholm — 27. VII./6. VIII.	S/S Svanholm — 8. VIII.
S/S Hindsholm — 5/6. VIII.	S/S Hindsholm — 8/15. VIII.	S/S Hindsholm — 17/18. VIII.

Morze Śródziemne — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transport Ltd.

z Sycylji — from Sicily
S/S Catalonia
Catania — 29. VII.
Messina — 30. VII.
Palermo — 1. VIII.

z Hiszpanji — from Spain
S/S Valencia
Tarragona — 6. VIII.
Valencia — 7. VIII.
Alicante — 8. VIII.
Malaga — 10. VIII.

Aleksandrja (Alexandria) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Erland — ca 12. VIII.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
S/S Tomsk	18. VIII.	20. VIII.	27. VIII.
S/S Algarve	2. IX.	4. IX.	11. IX.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia —

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Topeha — ładuje w New Orleans, Galveston, Houston w I. poł. sierpnia
loads at New Orleans, Galveston, Houston in 1-st half of August
M/S Vasaholm—ładuje w New Orleans, Galveston, Houston w II. poł. sierpnia
loads at New Orleans, Galveston, Houston in 2-nd half of August.

WIADOMOŚCI MORSKIE

FLOTA ŚWIATOWA.

Ostatnie wydanie książki rejestrowej Lloyd's Register of Shipping zawiera zwykle wiele ciekawych szczegółów, odnoszących się do morskich statków handlowych całego świata, liczących ponad 100 ton do statków żeglujących na Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej oraz do innych specjalnych statków klasyfikowanych przez Lloyd'a.

Szczególnie ciekawe są dane odnoszące się do floty światowej, które wykazują dalszy spadek tonażu światowego, spowodowany kryzysem gospodarczym i zastojem w żegludze. Ogólny stan tonażu światowego w czerwcu 1932 r. przedstawiał się, w porównaniu do tego samego miesiąca poprzedniego roku, następująco:

	Statki parowe i motorowe	Żeglowce i barki	Razem
czerwiec 1931	68.722.801	1.408.239	70.131.040
czerwiec 1932	68.368.141	1.366.169	69.734.310

Cyfry powyższe wykazują spadek tonażu floty światowej o 396.730 ton w okresie ostatnich 12 miesięcy, poczas kiedy w okresie poprzednim od czerwca 1930 r. do czerwca 1931 r. przyrost floty światowej wynosił 523.396 ton. Spadek ten spowodowany został kurczeniem się tonażu statków parowych, który zmniejszył się w ciągu ostatnich 12 miesięcy o 961.604 ton oraz spadkiem tonażu żeglowców i barek o 42.070. W tym samym jednak czasie tonaż statków motorowych wzrósł o 606.944 ton, co potwierdza zasadę, iż w czasach złej konjunktury w żegludze, czyli tak zwanego „slump in trade" następuje zanik tonażu starego oraz nierentownego, przy równoczesnej rozbudowie jednostek ekonomicznych, umożliwiających tanią i intensywną eksploatację.

Największy przyrost tonażu w ciągu ostatnich 12 miesięcy wykazały następujące kraje: Norwegja (101.333 ton), Gdańsk (82.355 ton), Rosja Sowiecka (81.308 ton), Grecja (72.282 ton) i Włochy (54.899 ton). Największy ubytek tonażu miały w tym samym okresie Anglja i Irlandja (631.230 ton), Holandja (154.330 ton), Stany Zjednoczone (95.563 ton) i Niemcy (89.759 ton).

W porównaniu z okresem przedwojennym floty poszczególnych państw przedstawiają się obecnie następująco:

	1932	1914
Wielka Brytanja i Irlandja	19.562.000	18.892.000
Dominja brytyjskie	2.970.000	1.632.000
Danja	1.171.000	770.000
Francja	3.508.000	1.922.000
Niemcy	4.143.000	5.135.000
Grecja	1.470.000	821.000
Holandja	2.597.000	1.472.000
Włochy	3.331.000	1.430.000
Japonja	4.255.000	1.708.000
Norwegja	4.164.000	1.957.000
Hiszpanja	1.250.000	884.000
Szwecja	1.691.000	1.015.000
Stany Zjednoczone (morza)	10.270.000	2.027.000
Stany Zjednoczone (jeziora)	2.445.000	2.260.000
Inne kraje	5.181.000	3.479.000
Razem	68.368.000	45.404.000

Państwa przodujące obecnie w żegludze pod względem ilości posiadanego tonażu są następujące:

	Tonaż własny	% ogólnego tonażu światowego
Wielka Brytanja i Irlandja	19.562.143	28,61
Stany Zjedn. (morza i jeziora)	12.820.150	18,75
Japonja	4.255.014	6,22
Norwegja	4.163.836	6,09
Niemcy	4.142.920	6,06
Francja	3.507.525	5,13
Włochy	3.331.304	4,87
Holandja	2.957.195	4,33
Inne kraje	13.628.054	19,94
Tonaż światowy	68.368.141	100,00

Powyższe zestawienie sporządzone na podstawie cyfr ogólnych, dawałoby jednak fałszywy pogląd na rolę ekonomiczną flot poszczególnych państw w żegludze światowej. Udział tych flot w obsłudze światowego handlu morskiego pozostaje bowiem w relacji z wiekiem statków, ich rodzajem, przeznaczeniem, szybkością etc. Jeżeli więc z tonażu poszczególnych państw skreślimy na podstawie danych z Lloyd's Register: 1) statki pływające na Wielkich Jeziorach Am. Półn., 2) statki drewniane, 3) statki o pojemności mniejszej niż 4000 ton brutto, 4) statki specjalne (zbiornikowce etc.) oraz 5) statki liczące ponad 25 lat, za wyjątkiem tych, które mimo swego wieku są jeszcze zdolne rozwinąć wysoką szybkość — wówczas otrzymamy następujące cyfry wskazujące na wydajność ekonomiczną flot poszczególnych państw morskich w międzynarodowej żegludze towarowej i pasażerskiej:

Tonaż statków morskich, z poprawkami wyżej wyszczególnionemi

	Tonaż własny	% tonażu światowego
Wielka Brytanja i Irlandja	12.482.849	38,49
Stany Zjednoczone	5.759.868	17,76
Niemcy	2.342.254	7,22
Japonja	2.053.446	6,33
Francja	1.941.388	5,99
Holandja	1.774.775	5,47
Włochy	1.767.299	5,45
Norwegja	1.024.579	3,16
Inne kraje	3.288.719	10,13
Razem	32.435.177	100,00

ROZBUDOWA FLOT HANDLOWYCH PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

W pierwszej połowie bieżącego roku ogólny tonaż szweckiej floty handlowej zwiększył się o 1.851 ton brutto, przyczem jednak liczba statków pływających pod flagą szwecką zmniejszyła się o 11 jednostek. Przyrost tonażu przypada na flotę motorową, która zwiększyła swą pojemność w omawianym okresie o 6.361 ton, podczas gdy tonaż floty parowej zmniejszył się o 4.764 ton. Zagranicą zakupiono 8.861 ton tonażu nowego, oraz 6313 ton tonażu starego. W tym samym czasie sprzedano zagranicę 8060 ton tonażu szweckiego i stracono w wypadkach morskich 4260 ton. Na 1-go lipca br. stocznie szweckie posiadały w budowie ogółem 15 statków o tonażu 65.000 ton brutto, z czego 4 parowce o tonażu 5.900 ton i 11 motorowców o tonażu 59.100 ton. — W porównaniu z sytuacją w przemyśle budowy okrętów, jaka panowała w styczniu br. zaznaczył się wzrost zamówień oraz prac w toku, przyczem rozbudowa floty motorowej jest bardzo intensywna.

W ciągu pierwszych 6 miesięcy bieżącego roku flota handlowa Norwegji powiększyła się o 4 jednostki, ogólny jednak jej tonaż spadł o 4.076 ton brutto. Na zmniejszenie się ogólnego tonażu floty norweskiej wpłynęło kurczenie się jej floty parowej, która zmniejszyła się w omawianym okresie o 14.749 ton. Tonaż floty motorowej wzrósł

w tym samym okresie o 10.673 ton. Statków nowych pozyskano w okresie sprawozdawczym na ogólną sumę 27.271 ton, z czego 22.000 ton przypada na zbiornikowce motorowe. Tonaż zakupiony zagranicą „z drugiej ręki“ wynosił 4.015 ton, tonaż sprzedany zagranicę 31.941 ton. Straty na morzu wynosiły 3 statki o łącznej pojemności 950 ton. — Sytuację w stoczniach cechował zastój i w dniu 1-go lipca b. r. były w budowie 3 statki o tonażu 2.140 ton brutto, wobec 16 statków, o tonażu 20.660 ton w dniu 1 stycznia 1932 r.

Flota duńska powiększyła się w pierwszej połowie bieżącego roku o 2 statki i 3.519 ton brutto, w porównaniu z poprzednim okresem. Wzrost tonażu przypada na flotę motorową, która zwiększyła się o 7.817 ton, podczas gdy flota parowa wykazuje spadek o 3.860 ton.

Statków nowych wybudowano w omawianym okresie 14.346 ton, oraz zakupiono zagranicą „z drugiej ręki“ 7.700 ton, podczas gdy w tym samym czasie sprzedano 10.587 ton do krajów zagranicznych. — Straty wynosiły 1 statek o tonażu 2.940 ton. — Na dzień 1 lipca b. r. było w budowie w stoczniach duńskich 8 statków o tonażu 19.300 ton, z czego 4 parowce o tonażu 2.800 ton i 4 motorowce o pojemności 16.500 ton. W porównaniu z okresem poprzednim dawał się silnie odczuwać coraz większy zastój w przemyśle budowy okrętów.

EKSPORT WĘGLA ANGIELSKIEGO DO SKANDYNAWJI.

W pierwszej połowie bieżącego roku węgiel angielski, dla którego z chwilą spadku funta nastała lepsza konjuktura, wykazuje mocną tendencję w eksporcie na rynek skandynawski, przewyższając znacznie obroty z tego samego okresu ubiegłego roku. W ciągu pierwszych 6 miesięcy 1932 r. wywieziono z portów Tyne do Norwegji, Szwecji i Danji ogółem 713.624 ton węgla, wobec 625.887 ton w tym samym okresie 1931 r. W porównaniu z I. półroczem 1931 r. eksport ten przedstawiał się następująco:

	1932	1931
do Norwegji	171.029 ton	184.128 ton
do Szwecji	328.009 ton	307.718 ton
do Danji	214.586 ton	134.041 ton

Niedawno temu bawił w portach skandynawskich w Oslo, Stockholmie, Helsingforsie, Göteborgu i Kopenhadze, p. Richard Aughton, dyrektor „The Tyne Improvement Commision“, który, jak donosi prasa angielska i skandynawska, stwierdził możliwość dalszych postępów w ekspansji eksportu węgla z Tyne do krajów skandynawskich, szczególnie do Danji.

SPADEK FREKWENCJI STATKÓW W PORTACH PÓŁNOCNO-EUROPEJSKICH.

Trudna sytuacja w żegludze i handlu morskim odbija się w dalszym ciągu silnie na obrotach najważniejszych portów północno-europejskich, jak to wynika z porównania frekwencji statków w pierwszem półroczu 1931 i 1932 roku w Hamburgu, Rotterdamie i Antwerpji.

Ruch statków na wejściu:

Hamburg

	statków	n. r. t.
I. półrocze 1931.	9.922	10.443.509
I. „ 1932.	9.277	9.115.928

Rotterdam

	statków	n. r. t.
I. półrocze 1931.	5.425	8.856.609
I. „ 1932.	4.726	7.039.808

Antwerpja

	statków	n. r. t.
I. półrocze 1931.	5.196	9.538.007
I. „ 1932.	4.606	8.267.633

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OGRANICZENIE W OBROCIE TOWAROWYM WE FRANCJI.

Niedawno Konsulat Generalny R. P. w Paryżu donosił o utworzeniu w Paryżu nowej organizacji pod nazwą „UNION FRANCAISE DES INDUSTRIES EXPORTATRICES", mającej za zadannie unormowanie obrotu towarowego Francji i rozwój jej eksportu zagranicznego.

W dniu 11. VII. br. odbyła się inauguracja lokalu tego związku. Zebraniu, w którem wzięli udział około 200 osób, reprezentujących tak stowarzyszenia o charakterze ogólno-ekonomicznym, jak i ściśle branżowym, oraz Izby handlowe francuskie i cudzoziemskie, prasę itp. i na które zostali zaproszeni przedstawiciele rządu Francji i placówek dyplomatycznych państw obcych, przewodniczył b. minister p. Yves Le Troqueur, Prezes „COMITE FRANCAIE D'ETUDES DE L'UNION DOUANIERE EUROPEENNE". Przemawiali: p. Vauthert (Prezes Syndykatu Fabrykantów Wyrobów Jedwabnych w Lyonie) jako prezes „Unji" oraz Dyrektor-Administrator tejże p. R. Alterman (członek Komitetu Wełny), wskazując, iż „Unja" dążyć będzie do planowej obrony interesów francuskiego eksportu, tak poważnie zagrożonego wskutek ciągłego kurczenia się rynków zbytu, przez:

1) dążenię do stopniowego obniżenia taryf celnych,
2) opracowywanie międzynarodowych porozumień w drodze bezpośrednich pertraktacyj między przemysłem francuskim i zagranicznym,
3) informowanie odpowiednich czynników rządowych we Francji o potrzebach przemysłu i handlu eksportowego. Zdaniem mówców wzmożenie eksportu, niezależnie od kwestji bilansu handlowego, przy jednoczesnym proporcjonalnym wzroście importu, należy uważać za konieczny warunek dobrobytu całego kraju. Tymczasem dotychczasowa polityka rządu francuskiego poszła we wprost sprzeciwnym kierunku ograniczenia wy-

miany towarowej, a to pod wpływem potężnych organizacyj poszczególnych gałęzi przemysłu, które potrafiły stanąć na straży swych **osobistych** wąskich interesów często bynajmniej nie pokrywających się z interesem ogółu.

Wady systemu kontyngentowego zaadoptowanego przez Francję, pojętego nie jako doraźny środek zaradczy, lecz na dłuższy przeciąg czasu zastosowaną metodę, wywołały już szereg sprzeciwów ze strony rozmaitych kompetentnych organizacyj, jak: Comité d'Action Economique et Douaniere Association Nationale D'Expansion Economique, Izba Handlowa w Paryżu itp., które nawołują do stopniowej likwidacji kontyngentów, przy jednoczesnem wymówieniu obowiązujących obecnie traktatów handlowych i opracowania nowych umów między państwami bez wprowadzenia klauzuli największego uprzywilejowania. Tem niemniej dopiero nowopowstała unja będzie rozporządzała dostatecznemi środkami, aby móc zrównoważyć przemożne dziś wpływy poszczególnych grup producentów, umożliwiając, jak się wyraził p. Altermann Rządowi Francuskiemu należyte zorjentowanie się w całokształcie potrzeb ekonomicznych kraju.

P. Le Troquer, nie omieszkał oczywiście podkreślić w swem przemówieniu zamykającem zebranie, roli, którą „Unja" powinna odegrać w pokojowej reorganizacji Europy.

Na specjalną uwagę zasługuje, zdaniem Konsulatu Generalnego, zapowiedź zwołania w Paryżu, w zimie br. Międzynarodowego Kongresu Przemysłu Eksportowego i ewentualne utworzenie Międzynarodowej Federacji Eksporterów. Byłoby zdaje się bardzo wskazane, aby Polska mogła wziąć w tym Kongresie czynny udział, organizując zawczasu własną Unję Eksporterów, którąby jaknajprędzej weszła w kontakt z Unją Francuską.

Wreszcie zaznaczyć wypada, że L'Union Fr. des Industries Exportatrices zainteresowała się działalnością istniejącego, jak wiadomo od niedawna w Paryżu, Syndykatu Przedstawicieli i Importerów Produktów Polskich we Francji, z którym zamierza nawiązać bliższe stosunki. Byłoby to zdaniem Konsulatu Generalnego bardzo pożądanem, gdyż Syndykat, grupując przedstawicieli firm eksportowych oraz tutejszych importerów, stanowi bardzo dogodną platformę (jakkolwiek w wąskim jeszcze dosyć zakresie) dla opracowania z Unją Francuską porozumień importowo-eksportowych o charakterze częściowo lub w całości kompensacyjnym.

PODWYŻKA STAWEK CELNYCH I KONTYNGENTÓW NA ŁOTWIE.

Poselstwo R. P. w Rydze komunikuje, że sejm łotewski uchwalił w ub. tygodniu ustawę, przyznającą rządowi, na czas do 31 marca 1933 roku uprawnienie podniesienia stawek celnych do oznaczonej w ustawie wysokości, jakoteż zniesienia kontyngentów na towary importowane na Łotwę.

Motywem udzielenia rządowi tak szerokich pełnomocnictw jest chęć dania rządowi możliwości pogodzenia interesów fiskalnych z koniecznością ochrony bilansu handlowego. Wskutek reglamentacji im-

portu — saldo bilansu handlowego jest od paru miesięcy aktywne — równocześnie jednak dochody Skarbu państwa z ceł z każdym miesiącem maleją.

Na podstawie uzyskanych pełnomocnictw rząd będzie miał możność utrzymać względnie podwyższyć do wyznaczonej granicy stawki celne na dany towar przy równoczesnem zniesieniu względnie utrzymaniu kontyngentów.

Rząd powołał do życia specjalną komisję międzyresortową, której zadaniem jest opracowanie wniosków w sprawie utrzymania względnie zniesienia kontyngentów na poszczególne towary.

Omawiana ustawa będzie opublikowana w dzienniku urzędowym przypuszczalnie w połowie lipca br.

W Izbie jest do przejrzenia wykaz pozycyj łotewskiej taryfy celnej wraz z dotyczącemi maksymalnemi podwyżkami stawek celnych, uchwalonemi przez sejm.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO MEKSYKU.

Poselstwo w Meksyku donosi, że na rynku tamtejszym istnieje zapotrzebowanie na ultramaryzy i błękity w ogólności, które dotychczas były importowane z fabryki „AZOT" w Jaworznie. Kilka tygodni temu fabryka „AZOT" doniosła, że przestała się interesować eksportem na rynek meksykański.

Wobec tego jednakże, że odbiorcy dopominają się towaru polskiego, Poselstwo uprasza o zainteresowanie względnie spowodowanie innych firm, artykuł ten wyrabiających, do jaknajśpieszniejszego nadesłania ofert, o ile możności opróbkowanych do tamtejszego Urzędu, wraz z podaniem zdolności eksportowych.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE DO PERSJI.

Korespondent Instytutu Eksportowego w Persji zwraca uwagę na bojkot Niemiec, jaki rozwinął się tam ostatnio w związku z obrazą osoby szacha przez niektóre pisma niemieckie oraz zarzutami, stawianemi b. dyrektorowi generalnemu Banku Narodowego Perskiego p. Lindenblattowi. Kampanja anty-niemiecka przybiera charakter bojkotu towarów niemieckich, pozatem jednak z urzędów perskich usuwani są stopniowo urzędnicy i oficerowie narodowości niemieckiej, nawet wówczas, gdy pociąga to za sobą konieczność płacenia odszkodowań. Aresztuje się również, przy każdej sposobności, poddanych niemieckich, a następnie wydala się ich z Persji, jako niepożądanych obcokrajowców.

Zdaniem korespondenta Instytutu, sytuacja ta, w wielkim stopniu zwiększa szanse eksportu polskiego na rynku perskim. Pozatem możnaby liczyć na łatwiejsze niż kiedyindziej umieszczanie w urzędach i państwowych przedsiębiorstwach perskich Polaków, przedewszystkiem techników. Obserwuje się, że moment obecny usiłują już wykorzystać inne narodowości, a mianowicie Belgowie, Szwedzi i Czesi, a zwłaszcza ci ostatni, posiadający odpowiednie podstawy w podjętych już dawniej przez firmy czeskie pracach technicznych.

Jako objaw charakterystyczny dla obecnych nastrojów perskich zacytować można fakt, że dość liczne tam firmy żydowskie, dotychczas występujące pod firmami niemieckiemi, ostatnio przemalowywują szyldy, wypisując na nich ostentacyjnie swoje polskie pochodzenie.

IMPORT ŚWIŃ Z RUMUNJI.

Wobec częstych zapytań o możliwości importu z Rumunji do Polski świń wagi ponad 200 kg Izba Handlowa Polsko-Rumuńska podaje w tej sprawie informacje następujące:

Centralną organizacją, zajmującą się eksportem bydła oraz trzody chlewnej z Rumunji jest: „Sindicatul Pentru Organizarea Exportului de Animale si Carne Proaspata", Bucaresti, Bd. I. C. Bratianu 5.

Rumunja posiada obecnie większą ilość sztuk tłustych wagi 200 kg i wyżej do zbycia. W okręgu bukareszteńskim znajduje się większa ilość podobnych sztuk rasy Mangalita. W Besarabji, w okręgu Kiszyniowa, świnie tłuste rasy York wagi 160—200 kg płacone są lei 14—15 za 1 kg loco stacja nadawczą. W okręgu Soroco (północna Besarabja) cena żywej wagi wynosi lei 15,— za 1 kg franco stacja nadawcza lub lei 17,— za 1 kg franco stacja Śniatyń.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również dokładny adres odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nieposiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacji po nadesłaniu 1 zł. na koszty pocztowe.

191 (101) Firma lipska ma zapotrzebowanie na nasiona kminkowe do wyrobu kminkówki i pragnie nawiązać stosunki ze zdolnemi firmami eksportowemi.

192 (102) Agentura kolońska ma zapotrzebowanie na pióra gęsie do wyrobu cygarnic i uprasza o oferty na ten artykuł.

193 (103) Firma śląska ma zapotrzebowanie na klepki osikowe 1 m. długości. 8 cm. szerokości i ca 25 mm. grubości i prosi o oferty właściwych producentów.

194 (104) Agent hamburski, dobrze zaprowadzony na miejscu, obejmie przedstawicielstwo większych firm eksportowych polskich na najrozmaitsze artykuły na eksport zamorski.

195 (105) Firma śląska poszukuje dostawców sierści krajowej i prosi o oferty na ten artykuł, zwłaszcza z poznańskiego.

196 (106) Firma w Kassel poszukuje dla zbytu żórawi dźwigów towarowych, urządzeń dla rzeźń, wind ładowniczych dla piasku i węgla i t. p. urządzeń dobrze zaprowadzonych firm, obeznanych w branży.

197 (107) Firma w Chemnitz pragnie nawiązać stosunki z firmami, dobrze obeznanemi w branży maszynowej, które zechciałyby objąć przedstawicielstwo na obrabiarki drzewa.

198 (108) Firma śląska poszukuje dla zbytu swej tynktury bronzowej na tle klejowym przedstawiciela, mającego dobre stosunki do firm hurtowych farb i lakierów.

199 (109) Firma w Württembergu poszukuje dla zbytu różnych esencyj, ekstraktów cukierniczych i korzennych, farb dla fabryk spożywczych etc. przedstawiciela, dobrze obeznanego w branży z siedzibą w Poznaniu, Grudziądzu lub Toruniu, mającego dobre stosunki do fabryk czekoladowych, cukierniczych, cukierni i t. p.

200 (110) Firma w Lipsku pragnie nawiązać stosunki z zdolnemi i dobrze zaprowadzonemi przedstawicielstwami dla zbytu swych wyrobów: bibuły do filtrowania dla celów chemicznych, farmaceutycznych i technicznych i t. p.

INFORMACJE

UKONSTYTUOWANIE SIĘ KOMISJI CENNIKOWO - DRZEWNEJ W POZNANIU.

Dnia 19 lipca br. w łonie Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu ukonstytuowała się Komisja Cennikowo - Drzewna, powołana **do ustalania przeciętnych cen drzewa surowego i obrobionego,** płaconych w ubiegłym miesiącu w okręgu wymienionej Izby.

Na czele Komisji stoi w charakterze komisarza, delegowanego przez Izbę, p. r. B. Bystrzycki, zaś w skład jej wchodzą mianowani przez Izbę: jako przedstawiciel Dyrekcji Lasów Państwowych p. naczelnik A. Fröhlke, jako przedstawiciel Zrzeszenia właścicieli lasów p. dyr. Wł. Alkiewicz, jako przedstawiciele przemysłu drzewnego pp. A. Dereziński, W. Fuhrmann i T. Staniewski, jako przedstawiciel hurtowego handlu drzewnego p. I. Konieczny, jako przedstawiciel detalicznego handlu drzewnego p. W. Paetz oraz jako przedstawiciele komisjonerów i pośredników drzewnych pp. Leitgeber i K. Sowiński.

Na pierwszem posiedzeniu komisja ukonstytuowała się, przyjęła projekt szematu notowań oraz przeprowadziła notowanie cen za czas od dnia 1 czerwca do dnia 15 lipca br. Szemat obejmuje pozycje drewna sosnowego, dębowego, bukowego, olchowego i brzozowego. Szemat również obejmuje pozycje drzewa opałowego oraz opłat za przetarcie drzewa okrągłego.

Posiedzenia Komisji odbywać się będą z reguły w pierwszej połowie każdego miesiąca, w lokalu poznańskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Obrady Komisji są poufne. Oznaczenie cen zapada zwykłą większością głosów, przyczem dla ważności uchwał konieczną jest obecność conajmniej 5-ciu członków komisji. Ceny ustala się za drzewo i wyroby drzewne, zakupione w okręgu wymienionej Izby, loco wagon stacja nadania (drzewo opałowe: loco las) z wykluczeniem tranzakcyj eksportowych.

Notowania cen drzewa publikowane będą m. in. w czasopiśmie „Rynek Drzewny", oraz w „Biuletynie Informacyjnym Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

W SPRAWIE USTAWY O ROZDAWNICTWIE DOSTAW I ROBÓT PUBLICZNYCH.

Ostatnio zostało zadecydowane, że ustawa o rozdawnictwie dostaw i robót publicznych będzie zrealizowana w niedługim czasie dekretem Prezydenta. Nie jest jednak jeszcze pewne, czy to będzie tylko króciutka ustawa ramowa w tym rodzaju, w jakim była wniesiona do Sejmu we wrześniu 1931 r., czy też będzie to ustawa obszerniejsza, obejmująca już zasady merytoryczne i zastępująca to rozporządzenie Rady Ministrów, które według pierwotnych planów miało być wydane na podstawie wspomnianej ustawy ramowej. Wyjaśnienie sytuacji w tym względzie nastąpi jednak prawdopodobnie w najbliższym czasie.

W SPRAWIE TRAKTOWANIA STRAT BILANSOWYCH W POLSKIEM USTAWODAWSTWIE PODATKOWEM.

Związek Przemysłowców w Krakowie odniósł się do Centralnego Związku Przemysłu Polskiego z prośbą o przygotowanie i forsowanie na najbliższej sesji sejmowej projektu noweli do ustawy o podatku dochodowym, a to pod kątem widzenia strat bilansowych w polskiem ustawodawstwie podatkowem, które stratę roku ubiegłego nie uważa za pozycję potrącalną z ewentl. zysku roku następnego, jak to miało miejsce np. w byłej Austrji, a jest obecnie we Francji. Oznacza to w praktyce, że opodatkowanie strat i odnośny podatek dochodowy staje się właściwie podatkiem majątkowym.

W praktyce sprawa się tak przedstawia, że przedsiębiorstwo, które np. w bilansie z 31. XII. 1926 r. wykazało stratę . . 300.000 zł
zaś w r. 1927 zysk (zysk roku operacyjnego) . . . . 200.000 zł

strata per 31. XII. 1927 r. . . . . 100.000 zł

zapłaci za rok 1927 (na rok podatkowy 1928) podatek dochodowy z 200.000 zł . . . . 50.000 zł

w roku 1928 wynosi np. zysk . . . . 120.000 zł
mniej reszta niepokrytych strat . . . . 100.000 zł

zysk w bilansie per 31. XII. 1928 . . . . 20.000 zł

Do celów podatkowych oblicza się zysk . . . . 120.000 zł
plus zapłacony podatek w roku 1928 j. w. . . . . 50.000 zł

podatek od . . . . 170.000 zł
wyniesie . . . . 40.304 zł

W okresie 1926—1928 wynosił zatem faktyczny czysty dochód przedsiębiorstwa . . . . 20.000 zł
z czego zapłacono zł 50.000 + 40.304 zł . . . . . . razem 90.304 zł
podatku, która to kwota podatkowa odpowiada normalnie dochodowi w kwocie 360.000 zł.

Powyższe postanowienie jest jedną z wielu przyczyn, dlaczego w Polsce akumulacja kapitałów oraz wzmocnienie finansowe z wewnątrz przedsiębiorstw, których substancja została w czasie inflacji mocno nadwerężona, postępuje bardzo powoli.

Analogiczne postanowienie istniało również w ustawodawstwie francuskiem, które jednak w pełnem zrozumieniu sanacji przedsiębiorstw w okresie poinflacyjnym zostało w drodze modyfikacji ustawy budżetowej z 30. XII. 1928 r. ust. 4. § 2. zmienione, przyjmując metodę t. zw. „reports deficitaires".

Odnośne postanowienie opiewa:

„Jeżeli przedsiębiorstwo. które prowadzi prawidłową i pełną buchalterję, poniesie w jednym okresie gospodarczym stratę, uważa się tę stratę jako ciężar, który obciąża następny okres gospodarczy i sta-

nowi pozycję odliczalną od zysków, osiągniętych w tym okresie gospodarczym. O ile zaś ten zysk nie wystarczy do zupełnego pokrycia straty, to niepokryta część straty będzie odliczona od zysku osiągniętego w drugim okresie gospodarczym, który następuje po okresie deficytowym, a jeżeli wówczas nie będzie strata pokryta, może być przeniesiona **wolna od opodatkowania do trzeciego** okresu gospodarczego".

Przykładowo zatem strata z r. 1926 może być odliczona od zysków osiągniętych w latach 1927, 1928 i 1929 **bez opodatkowania** i w wypadku wyżej przytoczonym należałoby zapłacić podatek tylko od zysku zł 20.000 czyli zł 1.540,—, zamiast zł 90.304.

GIEŁDY

NOTOWANIA KUPCÓW ZBOŻOWYCH W TORUNIU.

z dnia 28. lipca 1932 r.

Ceny rozumieją się za 100 kg franco stacja załadowania na Pomorzu, za otręby franco stacja odbiorcza.

pszenica dworska 128 ft.	22.50 — 23.00
żyto	15.50 — 16.00
mąka pszenna	34.00 — 36.00
mąka żytnia	30.00 — 31.00
otręby pszenne	11.00 — 12.00
otręby żytnie	11,75 — 12,75
reszta notowań bez zmiany.	

Ogólne usposobienie spokojne.

CENY NASION.

Wedle sprawozdania F-my B. Hozakowski w Toruniu z dn. 25. bm. Ceny liczą się za 100 kg. franco stacja załadowania.

Za kon. czerw.	120—180	groch polny	22—25
za kon. białą	160—220	groch zielony	26—29
za kon. szwedz.	160—180	bobik	24—26
za kon. żółtą	140—160	gorczycę	27—32
za kon. w łusk.	80—90	rzepak	28—30
za inkarnatkę	45—55	rzepak latowy	32—38
za przelot	180—200	łubin niebieski	11—13
za rajgras kraj.	45—50	łubin żółty	14—14
za tymotkę	24—26	siemie lniane	28—32
za seradelę	19—20	konopie	50—60
za wykę latową	18—20	mak niebieski	80—100
za wiczkę zim.	35—45	mak biały	70—80
za peluszkę	21—23	tatarkę konsum.	24—26
za groch Wiktorja	25—27	proso	20—23